

DIÁLOGOS. REVISTA ELECTRÓNICA DE HISTORIA

Escuela de Historia. Universidad de Costa Rica



Apuntes para la Historia Institucional del Ministerio de Fomento de Guatemala 1871 – 1935 Alejandro Conde Roche

Comité Editorial:

Director de la Revista Dr. Juan José Marín Hernández jmarin@fcs.ucr.ac.cr

Miembros del Consejo Editorial: Dr. Ronny Viales, Dr. Guillermo Carvajal, MSc.
Francisco Enríquez, Msc. Bernal Rivas y MSc. Ana María Botey

Miembros del Consejo Asesor Internacional: Dr. José Cal Montoya, Universidad de San
Carlos de Guatemala; Dr. Juan Manuel Palacio, Universidad Nacional de San Martín y
Dr. Eduardo Rey, Universidad de Santiago de Compostela, España

Editor Técnico

MSc. Anthony Goebel Mc Dermott goebel@racsa.co.cr

Dirección web: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>
(Página 29 de 52) p. 29

Palabras claves:

Guatemala, historia institucional, Ministerio de Fomento, inversión extranjera, transformación económica

Key words:

Guatemala, history of the institutions, Ministerio de Fomento, foreign investment, economic transformation

Fecha de recepción: 1 de abril 2007 - Fecha de aceptación: 1 de julio 2007

Resumen

El artículo analiza el perfil institucional y la actuación del Ministerio de Fomento en el marco del ascenso del liberalismo en Guatemala. De manera específica, el trabajo profundiza en los diversos ámbitos en que el mencionado ministerio adquirió un rol decisivo en la modernización infraestructural y el cambio cultural, primordialmente a través de la inversión privada extranjera, y donde la intervención directa del Estado en dichas actividades no fue más allá de lo considerado imprescindible. Esto contribuyó decisivamente a la “construcción” de límites objetivos a las posibilidades de desarrollo autónomo de esta nación centroamericana.

Abstract

The article examines the institutional profile and the performance of the Ministerio de Fomento (ministry of public works and development) in the frame of the rise of liberalism in Guatemala. More specifically, the work delves into the various areas in which this ministry played a decisive role in infrastructure modernization and cultural change, primarily through private foreign investment, and in which direct state involvement in these activities did not surpass what was considered essential at the time. This contributed decisively in the "construction" of factual limits to the autonomous development possibilities of this Central American nation.

Alejandro Conde Roche Técnico en Archivos Escuela de Historia de la Universidad de San Carlos de Guatemala. Archivero del Archivo Histórico Arquidiocesano de Guatemala

**Citado en
Dialnet - Latindex -
REDALYC-
Directorio y recolector
de recursos
digitales del
Ministerio de Cultura de España**



licencia de tipo

*Reconocimiento - No comercial - Compartir igual

Apuntes para la Historia Institucional del Ministerio de Fomento de Guatemala 1871 - 1935

Alejandro Conde Roche

Introducción

El Ministerio de Fomento se instituye a raíz de la toma del poder de los liberales en Guatemala, coyuntura marcada por problemas de orden económico que repercutieron directamente en el atraso de las actividades productivas, ante tal situación el gobierno nacional diseñó un programa para el fomento de las explotaciones existentes. Este fue un paso fundamental para la reestructuración de la economía local, razón por la que este trabajo se concentra en lograr una aproximación para la comprensión de las actividades del Ministerio de Fomento, institución creada durante el gobierno de Justo Rufino Barrios en 1872, con el propósito de administrar y darle impulso al propósito desarrollista para el país.

En este trabajo surgen algunos elementos para la comprensión del papel del Ministerio de Fomento durante el llamado régimen liberal en Guatemala ofreciendo una descripción y análisis de las políticas y procesos en los que estuvo involucrada esta institución, permitiendo un acercamiento a los objetivos y métodos para la consecución de los fines que le dieron sustento.

Transformaciones sustanciales en las actividades productivas guatemaltecas tuvieron como principal protagonista a la inversión privada extranjera, que si bien pudo solventar las necesidades coyunturales, no permitió la acumulación doméstica de capital.

Uno de los principales aportes del estudio de esta temática, es avanzar en la comprensión de los procesos sociales en los que las instituciones del Estado participaron para la instauración de los intereses económicos extranjeros en Guatemala.

El Ministerio de Fomento funcionó como entidad operativa burocrática surgida en el contexto de una dictadura, que restringió el funcionamiento de la entidad a procesar

información y ejecutar las decisiones del poder ejecutivo.¹ Como resultado de esta política, Guatemala, emprendió un camino que inicia a finales del siglo XIX, y se extiende hasta el presente, periodo caracterizado por un crecimiento económico mediocre, mientras las grandes potencias económicas del mundo, han construido modelos de capitalismo imperialista de carácter intervencionista, dando lugar a un desequilibrio en la balanza de intercambio económico.

El estudio del Ministerio de Fomento, supone conocer la mentalidad del Estado en un período concreto de la historia, donde lo que se pretendía era provocar que la nación girara en los engranajes de la industria mundial. La visión del Estado, era dotar al país de infraestructura para el desarrollo de la economía moderna, para así conceder al régimen instrumentos para su autoreproducción.

El Ministerio de Fomento de Guatemala

Orígenes:

Esta institución del Estado, tiene su origen en la supresión del Consulado de Comercio, organismo establecido en 1795, en el marco del reformismo borbónico en su etapa terminal. Esta dependencia concentraba las funciones de estímulo a las actividades productivas y comerciales durante el periodo hispánico y posterior a la independencia, en el llamado régimen conservador. La disolución de esta institución fue efectuada por el gobierno Liberal en 1871, cuando una facción de pequeños y mediano propietarios rurales del occidente del país arribó al poder. La desaparición del Consulado de Comercio, representa una ruptura filosófica de la concepción económica de carácter mercantilista, iniciando acciones para la apertura financiera relativa, cortando con la tradición de restricción de las exportaciones agrícolas características del período hispánico, y luego en el llamado régimen de los treinta años o conservador. La desaparición del Consulado, encarnó la ruptura con la política económica propia del periodo formativo de la republica, pues a partir de la creación de Fomento los esfuerzos

¹ AGCA. Ministerio de Fomento. Acuerdos del Poder Ejecutivo "acuerdos promulgados por el jefe del Estado de Guatemala". Signatura 11- 98 – 1203.

de modernización fueron emprendidos por el Estado, que asumió funciones judiciales en el ramo comercial.

Ante la necesidad imperante considerada por el Estado Guatemalteco, de estimular el desarrollo comercial, agrícola, industrial, cultural y todo lo relacionado con la infraestructura necesaria para promover el avance, en el año 1871 se iniciaron los esfuerzos para la creación de un Ministerio que tuviese la función de administrar tales rubros, con la finalidad de institucionalizar un organismo dentro del Estado que concentrara las funciones del extinto Consulado, convirtiéndose a partir de ese momento en propósito fundamental adelantar en la estructuración del Ministerio de Fomento.

El decreto que puso fin al Consulado de Comercio, bosquejó simultáneamente los atributos de un nuevo ramo, el Ministerio de Fomento. Incluyendo de entre sus funciones: la protección y el mejoramiento del comercio, agricultura, ganadería, artes, industria, obras públicas, líneas telegráficas, caminos, puentes, puertos y otros medios de comunicación.

En realidad el Consulado siguió funcionando hasta fines de mayo de 1872. Cuando Fomento se apropió de sus fondos, archivos y empleados de oficina. Se puede decir, entonces que originalmente la creación del Ministerio de Fomento no fue en esencia más que la nacionalización de las funciones de una institución económica que funcionó durante el período hispánico.

Los primeros esfuerzos administrativos de los liberales, fueron dificultados por qué el Estado operaba con una legislación modificada que databa de 1853, que presentaba muchas incongruencias filosóficas con las nuevas concepciones del gobierno.

El ministerio de Fomento comenzó sus operaciones en 1872, la documentación de este fondo, indica que hubo poca actividad antes de 1875, cuando el Ministerio se interesó en impulsar la producción cafetalera y la construcción de caminos que permitiesen la indicación entre los principales centros urbanos y los centros de producción agropecuaria.

Atribuciones del Ministerio desde su Concepción:

El Ministerio de Fomento fue una entidad gubernativa de carácter nacional del nivel superior ejecutivo central, cuya responsabilidad fue administrar los recursos del país para asegurar la optimización en la utilización de los recursos para la promoción del desarrollo integral, con énfasis en la base económica.

Entre las principales facultades del Ministerio, se hallaba la organización, administración, dirección y supervisión de los servicios de comunicaciones, la planificación y ejecución de las obras públicas, además de la promoción de las actividades productivas en industria y comercio. El fondo documental de esta institución resguardado en el Archivo General de Centro América (AGCA), testimonia la fuerte presencia del Ministerio en la regulación de la mayoría de actividades productivas a partir de 1872, constituyéndose en uno de los principales brazos ejecutivos del Estado.

El proceso de toma de conciencia por parte de las autoridades nacionales de la necesidad imperante de tomar control sobre los recursos naturales de dominio público tuvo como resultado una serie de acciones encaminadas a la construcción de obras de infraestructura, tales como puertos, diques y presas, acciones con las que la presencia de la modernidad aunque de forma muy limitada hizo su ingreso a las poblaciones del país, incidiendo en los cambios cualitativos experimentados en la sociedad guatemalteca a partir de la parte final del siglo XIX.

Las obras emprendidas se incrementaron después de la guerra contra El Salvador en el año 1876, hecho que indica una creciente madurez institucional, además de un fortalecimiento político administrativo del Estado, impulsado por la Constitución política promulgada en 1873, que entre otros aspectos dotó al ministerio de poderes supervisores en los siguientes ramos:

1. Correos y telégrafos
2. Ferrocarriles y comunicaciones terrestres
3. Establecimientos comerciales
4. Comunicaciones por ríos y canales incluidos los proyectos de desagüe
5. Aspectos económicos relacionados con puertos
6. Apertura y mantenimiento de caminos
7. Inmigración y exposiciones
8. Industria, artes y agricultura
9. Patentes y concesiones
10. Expropiación por necesidad pública
11. Colonización y estadística
12. Obras y monumentos públicos
13. Pesos y medidas

Cómo podemos apreciar, en sus orígenes el ministerio tenía amplias facultades en asuntos directamente conexos con economía nacional. Aunque la documentación constitutiva del Ministerio de Fomento, no lo exprese literalmente, el objetivo principal de esta institución era ayudar y estimular el establecimiento y éxito de empresas privadas, más que tratar de establecer una economía dirigida por el Estado, por los funcionarios reconocían que la disposición de recursos por parte de éste eran muy limitadas, factor que condicionaba el rumbo del proceso de modernización.

El Ministerio, asumió una actitud un tanto diferente en los ramos de caminos y telégrafos, pues no fue posible atraer inversión privada para estas actividades, además representaban sectores de interés estratégico político, sobre los cuales era indispensable mantener el control.

Durante los primeros años de funcionamiento del Ministerio de Fomento, existía la percepción dentro de los funcionarios de Estado, que a partir de 1871 se había iniciado en el país una era de progreso, orientada a regenerar al país, explotando sus fuentes de riquezas, para poder ingresar en la modernidad, tanto económica como política.

El Ministerio de Fomento fue concebido para conseguir el engrandecimiento de la patria, permitiendo la circulación de ideas modernas y de mercancías, por todo el país tratando de mejorar las relaciones con las demás repúblicas de América Central, aunque sea de forma limitada, pero hay que considerar que todo este proceso representa un avance

sustantivo en comparación con las políticas tradicionales, encaminadas a la conformación de economías aisladas.

Los gobiernos liberales de principios del siglo XX, continuaron las políticas económicas diseñadas a finales del siglo XIX, las cuales no se basaron en los principios del liberalismo ortodoxo, que se basaba en la libertad de producción, comercialización y contratación, principios que no fueron aplicados completamente en Guatemala dada la fuerte raigambre de la estructura económica, en donde la agricultura de exportación mantuvo una dependencia fuerte en el café, aunque hubo otros frutos agrícolas de exportación, entre los cuales estaban el algodón, banano, hule, caucho, chicle y maderas finas, cuya explotación fue promovida por el estado por medio de concesiones de tierras y de permisos a firmas internacionales para que formasen factorías en territorio nacional, con la finalidad de aumentar los ingresos al erario público, dando lugar al proceso de industrialización de la producción agrícola que favoreció el surgimiento de empresas, como los ingenios azucareros modernos y las plantaciones a gran escala, que caracterizaron la economía nacional durante buena parte del siglo XX.

La industrialización del agro guatemalteco, requirió un esfuerzo por parte del Estado para gestionar inversiones en el área de la infraestructura de comunicaciones, un ejemplo de ello es de la inauguración de la primera línea férrea de Guatemala, en el trayecto del puerto de San José a Escuintla En el año 1881; que representó un hecho de trascendentales consecuencias, en el imaginario del desarrollo del país, ya que significó la entrada de nuevos elementos de producción en la economía nacional, además el presidente Barrios, utilizó este paso como propaganda a favor de su régimen, aunque en esencia este servicio estaba evidentemente al servicio del tráfico comercial de carácter extractivo agro exportador. La infraestructura de transporte, cuya construcción se había iniciado a finales del siglo XIX, se concluyó con la inauguración del Ferrocarril del Norte, el del Sur, y el ramal hacia El Salvador durante los primeros años del siglo XX, en territorios que ya estaban en propiedad de extranjeros, principalmente norteamericanos.

Durante los primeros años del gobierno liberal, se tenía la idea que la república de Guatemala, era ineludiblemente un país agrícola, por sus abundantes recursos naturales, las variedades de suelos, y por su escasa población en ese momento. Esta idea era mantenida a pesar de la inestabilidad en los mercados mundiales de los precios del café, que fue un factor de preocupación constantemente para la administración del Estado, desde finales del siglo XIX, por lo que se planteaba como una opción la diversificación de los productos de exportación, para lo cual el Ministerio inició la promoción en la producción del cacao, zarzaparrilla, trigo y el ensanche de la producción ganadera, no obstante con resultados limitados.

El decreto No. 213 de 1881, dispuso la promoción para la formación de haciendas ganaderas en la zona norte del país, principalmente los departamentos de Peten, Izabal y Alta Verapaz.

La necesidad de una mejora en la balanza comercial, pasaba forzosamente por el incentivo a la diversificación en la producción con vistas a la exportación.

La importancia concedida a la construcción de vías de comunicación, era disminuir el precio que tenían que pagar los productores agrícolas del país, para el flete de sus artículos, es por ello que constituyó una constante preocupación el hecho de construir puertos y medios eficientes de transporte hacia el atlántico, con vistas a los mercados europeos.

La atención preferente prestada por el gobierno a impulsar y facilitar la ampliación de las empresas agrícolas, constituyó uno de los principales aportes para el aumento de la riqueza nacional, proceso que requirió la constante y dinámica participación del Ministerio de Fomento.

Para la década de 1880, la producción cafetalera consistían ya una de las principales actividades económicas, caracterizada por las fluctuaciones de los precios del café en los mercados internacionales, condicionando la disposición de recursos económicos para el emprendimiento de obras de infraestructura, pues este producto constituía la mayoría de la cuantía de las exportaciones nacionales. Ante esta situación el Ministerio emprendió acciones encaminadas a promover el cultivo de productos como el hule, el cacao, zarzaparrilla, herido, por medio de la formación de haciendas para crianza y repaso de

ganado vacuno. Un ejemplo de ello se encuentra plasmado en el decreto No. 213, con fecha 27 de agosto de 1881. Cuyas disposiciones tienden a promover la formación de haciendas de ganado principalmente en el área de Petén, tratando de incorporar a las actividades pecuarias una gran extensión territorial que se había caracterizado por su aislamiento de las actividades productivas desde la perspectiva nacional.

En la región de Alta Verapaz e Izabal, el gobierno liberal a través del ministerio de fomento realizó múltiples concesiones de tierra para el impulso de las industrias pecuarias. Las disposiciones emitidas con objeto de multiplicar diversificar los artículos de exportación, fueron implementadas con el fin de que país no dependiera de la mono exportación. Otras actividades agrícolas fueron también objeto de disposiciones altamente protectora, entre ellas el cultivo del plátano en los departamentos de Zacapa, Izabal y Alta Verapaz, regiones atravesadas por los ríos Motagua y Polochic, que para la época eran ríos navegables por medio de los cuales se podía transportar fácilmente hacia los puertos del atlántico los frutos de la región. Cabe destacar que en este periodo se pretendía que el cultivo de plátano y banano, fuese desarrollado por pequeños propietarios rurales, pues no se habían realizado las grandes concesiones de tierra para las fronteras estadounidenses. Para promover esta actividad el gobierno acordó el 21 de febrero de 1881, hacer extensivas a los que solicitaran tierras en los departamentos sindicados, para formar plantíos de plátano o banano, las excepcionales ventajas que se otorgaron con fecha 19 de febrero de 1879 a los que se dedicaban al cultivo de trigo.

Es evidente que el Estado, pretendía hacia fines del siglo XIX hacer una regionalización de la producción, asignándole a la costa atlántica el papel de producir frutos tropicales, mientras que la región de las Verapaces se destinó para la producción cafetalera, constituyendo empresas agrícolas en territorios hasta esa fecha improductivos, pese a su fertilidad. Uno de los mecanismos que el gobierno implementó para reducir estas tierras a propiedad privada, fue distribuir tierras entre los vecinos de los principales núcleos urbanos de la región.

La extensa selva Petenera proveyó de ricas y variadas maderas, que fueron explotadas por empresas que trabajaban en las inmediaciones de los ríos caudalosos que cruzan el territorio, sin embargo este ramo no aportaba en la medida deseada al erario nacional,

pues únicamente se percibía un impuesto de 100 centavos por tonelada, lo que revela lo desventajoso de este trato comercial para el Estado, situación que se agravaba por la deficiencia en la comprobación de las cantidades extraídas por la falta de un cuerpo de policía rural profesionalizada para evitar sobornos y complicidades. El número de toneladas de manera que anualmente era exportada apenas alcanzaba el monto de 5000 o 6000 pesos anuales. Por esta razón el gobierno impulsó un convenio con la casa Jamet & Sastré de Tabasco, un convenio por medio del cual se le dio en arrendamiento durante cuatro años, la explotación de los bosques situados en las márgenes de los ríos Salinas y la Pasión, con el derecho de establecer en ellos doce explotaciones, dotadas en su conjunto con 300 peones. Por tal arrendamiento la referida casa pagó descontado en la capital de Guatemala, la suma de 28,000 pesos, que ingresaron a las arcas públicas en el año de 1881. Este tratado constituye el punto en el que se oficializó las intromisiones de madereros mexicanos en las selvas guatemaltecas, situación que perdura hasta el presente.

Las actividades ganaderas fueron estimuladas por medio de la formación de una Sociedad Zootécnica, con la finalidad de mejorar las razas de animales útiles además se creó la Escuela de Agricultura, donde eran cuidados los animales que la Sociedad adquiría, para exonerar a esta institución de los gastos de manutención y vigilancia de los animales, y ofrecer la oportunidad de que los escolares del plantel referido adquiriesen experiencia práctica.

En las Memorias de Labores del Ministerio, se puede apreciar una constante preocupación por adquirir y divulgar las últimas y recientes aplicaciones de la ciencia a la agricultura y la industria, razón por la cual la Secretaría promovió la introducción al país y distribución de la "Revista Agrícola e Industrial" de Nueva York, tratando de difundirla entre las personas que mostraron interés en el estudio de esa acreditada publicación periódica.

Una de las principales razones por la cual el estado guatemalteco deseaba impulsar las actividades agropecuarias, era que en la medida que la producción nacional aumentase en todos los ramos posibles, mayores serían los ingresos fiscales que percibiría el Estado,

permitiéndole emprender inversiones que garantizaran el desarrollo de la economía por medio de la explotación de los recursos naturales de la nación.

Resulta evidente que la mayoría de las disposiciones emitidas por esta institución, se relacionan directa o indirectamente con los intereses agrícolas, favorecidos con la mejora de las vías de comunicación, realizando avances en el servicio postal y telegráfico, rompiendo paulatinamente con el aislamiento secular de espacios geográficos.

En 1923, el encargado de la secretaría de fomento indicó a la Asamblea Legislativa que, durante su gestión las prioridades habían sido el mejoramiento material, moral e intelectual del proletariado y el incremento de la producción, explotando la fecundidad del suelo guatemalteco, además de la extensión de la industria, con la finalidad de la progresiva sustitución de la importación de manufacturas extranjeras.

Los esfuerzos emprendidos por el ministerio de agricultura, que se ocupaba de la intensificación de los cultivos, y la introducción de nuevos, era complementado por Fomento, que tenía a su cargo la conservación y construcción de nuevos caminos, para "atender el sistema circulatorio de la economía nacional".

Atribuciones de Fomento, durante el Gobierno de Jorge Ubico

El despacho de Fomento, como parte integral de la secretaría de gobierno, durante el gobierno Ubiquista, fue concebido como la organización encargada de la administración, dirección, inspección y supervisión de los servicios y dependencias de comunicaciones, Obras Públicas, Minería, Hidrocarburos, Industrias y Comercio, Marca y Patentes, Estadística General, Aviación Civil, servicios y transportes.

Jorge Ubico, ascendió al poder respaldado por el partido Liberal Progresista que contaba con una serie de intenciones programáticas relacionadas con la reforma de las instituciones políticas, la solución a los más apremiantes problemas económicos por medio del impulso de la industrialización y la renovación completa del sistema educativo. La reorganización administrativa del Estado significó un golpe para las fuerzas opositoras que no se adaptaron a los lineamientos del partido gobernante, y marcó el primer paso al camino hacia la centralización del poder. Un ejemplo de ello pudo

Dirección web: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>

(Página 41 de 52) p. 41

observarse en las consecuencias de una ola de cambios, dependían al establecimiento de la disciplina como pilar fundamental del orden público. La falta disciplina realista como el origen de todos los males. Sin embargo, este énfasis no era sino un instrumento de reproducción del régimen.

Durante la administración de Jorge Ubico, Fomento funcionó como un Despacho correspondiente a la Secretaría de Estado.

El artículo quinto del Decreto No. 1728² de la Presidencia de la República, regula las atribuciones de la dependencia, siendo éstas las siguientes:

Primero: la organización, administración, dirección, inspección y supervisión de los servicios y dependencias de Correos, Telégrafos, radios, radiodifusión, teléfonos, obras públicas, minería, hidrocarburos, industrias y comercio, marcas y patentes, estadística general, aviación, planta hidroeléctrica de inspección general de ferrocarriles.

Segundo: todo cuanto se relacione con los ríos y canales navegables o no navegables, acequias, lagos del dominio público y aguas en general; construcción, arreglo y mejora de puertos, muelles y faros del Estado o compañías concesionarias; construcción, arreglo y mejora de diques, presas y tomas de irrigación en los ríos y canales; introducción de agua potable a las poblaciones; y conservación de los edificios públicos.

Tercero: lo relacionado con la conservación y mejoramiento de las calles públicas, alcantarillado, acueductos, aceras y obras de ornato de las poblaciones, en todo lo cual debe concentrarse a la Secretaría en la parte técnica.

Cuarto: la inspección para seguridad colectiva, de los edificios destinados a reuniones públicas de cualquier género.

Quinto: el cuidado, conservación y aumento de los parques y bulevares.

Sexto: la designación de terrenos nacionales su medida, lotificación y acortamiento para formar colonias urbanas y campamentos, dictando los reglamentos necesarios.

Séptimo: la inspección de las bolsas de comercio y demás lugares de contratación mercantil, instituciones de ahorro, cooperativas y mutualidad, y, en su caso, autorizar su establecimiento cuando proceda conforme a las leyes especiales.

Octavo: conceder licencias, conforme a la ley para hacer explotaciones mineras y de petróleo y demás sustancias hidrocarbурadas, y en sus casos celebrar los correspondientes contratos de explotación.

² Leyes vigentes de Fomento. Recopiladas por Rosendo P. Méndez. Secretaría de gobernación y Justicia. Guatemala 1940.

Noveno: promover por todos los medios el desenvolvimiento de las industrias y del comercio, y otorgar conforme a la ley las concesiones para el establecimiento de nuevas industrias y de las que tiendan al desarrollo de la riqueza nacional.

Décimo: organizar concursos y exposiciones industriales.

Décimo primero: autorizar el registro de marcas y patentes.

Decimosegundo: Todo lo que se relaciona con los servicios públicos de transportes y locomoción, de luz y fuerza eléctrica o de cualquier otro genero, celebrando o aprobando los correspondientes contratos, cuando proceda.

Décimo tercero: todo lo que se relacione con ferrocarriles, vapores o cualquier otro medio de transporte, por mar, ríos, lagos, tierra y aire, celebrando los contratos respectivos.

Décimo cuarto: dictar los reglamentos para los servicios públicos.

Décimo quinto: tramitar y resolver, en sus casos los expedientes de expropiación forzosa por causas de utilidad pública.

Décimo sexto: proponer y refrendar los nombramientos de los empleados de Fomento.

Décimo séptimo: ejercer jurisdicción sobre los asuntos relacionados con los servicios a su cargo y dependencias del Ramo de Fomento.

Décimo octavo: fomentar el turismo en general e intervenir en la inmigración al país, conforme a la ley respectiva, en cuanto se trate de inmigrantes que vengan con el fin de formar colonias.

Ubico, descartó los planteamientos y demandas de tipo político y social, situó el interés prioritario de su gobierno en la construcción de los servicios estatales correspondientes, tales como transporte, telecomunicaciones, y servicios de energía y agua potable. Sin embargo, ambas esferas, la sociopolítica y la construcción de obras públicas se ligaban entre sí en la concepción positivista del gobernante: era necesario producir primero resultados tangibles, que contribuyeron a la glorificación de su gestión, y con objetivos adicionales de asegurar el poder político del Estado y beneficiar los intereses económicos de los finqueros. La obra física emprendida, no obstante, tuvo una gran utilidad práctica. De cualquier modo, la ampliación de la red vial realizada por el gobernante representó uno de los más importantes logros de su presidencia, pues ya en la década de los cuarentas, casi todas las regiones importantes del país estaban intercomunicadas. Es preciso anotar que dicha red cubría solo parcialmente las necesidades reales de la economía guatemalteca, tanto por su extensión y concentración, como por las características de los caminos y de normas de construcción.

El Gobierno Ubiquista negó siempre que su programa de infraestructura tuviera objetivos de carácter estratégico, lo cierto es que las nuevas vías de comunicación, que crearon una esencial conexión con el campo, estuvieron al servicio del régimen, como instrumentos de dominación y propaganda, lo que se confirmó enseguida con la militarización de que fueron objeto a partir de 1935 la misma es el Dirección General de Comunicaciones y la Dirección General de Caminos. En tal sentido, aceleraron el proceso de centralización y concentración del poder en la ciudad capital, y permitieron una eficaz vigilancia política y militar sobre las cabeceras departamentales y la población rural.

La Dirección General de Obras Públicas

Esta dependencia constituía una oficina técnica superior perteneciente al Ministerio de Fomento, fue creada en noviembre de 1899 para atender cinco secciones necesarias para la infraestructura nacional:

- Sección de caminos, puentes y canales.
- Sección de ferrocarriles y topografía.
- Sección de obras hidráulicas.
- Sección de arquitectura
- Sección de minas, electricidad de industrias.

Sus atribuciones se relacionaban con la planeación y ejecución de todas las obras nacionales que abarcaban las cinco secciones anteriormente enumeradas; para cumplir con estas se procedía al estudio y redacción proyectos de importancia, inspeccionando y dirigiendo todos los trabajos administrados por el gobierno la república.

La revisión de los proyectos de los trabajos previos a su ejecución por las Jefaturas Políticas, municipalidades, comités, junto departamentales y demás corporaciones de la otra de las atribuciones de esta dependencia, para vigilar e inspeccionar todas las obras que siendo de propiedad particular tuvieran relación con los intereses públicos.

Promoción de la Infraestructura de Comunicación Terrestre

El transporte terrestre era un factor determinante para el progreso de la agricultura y comercio, por lo que la construcción y mantenimiento de las vías de comunicación eran de las principales actividades realizadas por el gobierno, que se hallaba convencido de la necesidad de ampliar y mejorar los caminos existentes y de abrir otros nuevos, producto de las exigencias del incremento de los centros de producción y consumo de bienes.

La disposición de recursos económicos por parte de la Hacienda Nacional, fue la principal impedimento para hacer erogaciones considerables para la consecución de del propósito de intercomunicar las diferentes regiones del país.

A finales de 1899 se creó una nueva Sección de Caminos en la Dirección General de Obras Públicas, pero no fue sino hasta el 28 de mayo de 1920 que se organizó la Dirección General de Caminos. En dicho lapso, se dio promoción a la construcción y mejoramiento de carreteras, principalmente una hacia el puerto de la costa atlántica.

Por el auge que tuvo el ferrocarril en esos años y puesto que los automóviles no llegaron en gran cantidad, el mantenimiento de los caminos fue deficiente y no hubo inversiones importantes. Los medios de transporte existentes en forma predominante a principios del siglo veinte eran las bestias de carga, el transporte por medio de carruajes para personas, las carreras de bueyes y las carreras de mulas. El automóvil comenzó a usarse paulatinamente, y existían algunos al servicio público. A finales de la década de 1920, los gobiernos concedieron más importancia las carreteras y continuaron ampliando las antiguas veredas. La carretera de Guatemala a la Antigua Guatemala fue la primera ruta que se amplió con normas de diseños suficientes para los vehículos automotores de la época, sin aplicar todavía algún tipo de tratamiento estable a la superficie.

Proceso de Electrificación Nacional

La capacidad de inversión del Estado era muy limitada hacia finales del siglo XIX, como para pensar en que fuera el este el encargado de electrificar el país, por esta razón se

establecieron diferentes centros de producción electricidad, que eran supervisados por el Estado para evitar que se entorpeciera el libre curso de aguas fluviales.

El transcurso de la introducción del alumbrado eléctrico público, se inició con la participación de empresas privadas que proveían el servicio a las municipalidades. Las comunas estaban facultadas por ley para impedir la ejecución de obras que fueran en perjuicio del ornato.

En 1894 el Ministerio de Fomento por medio de un Acuerdo Gubernativo, otorgó a Don Enrique Neutze una concesión con el objeto de aprovechar las cascadas del Río Michatoya cerca de Palín en el Departamento de Escuintla, para la generación eléctrica, para distribución domiciliar y proporcionar alumbrado público en la Ciudad Capital, Antigua Guatemala, Chimaltenango, Amatitlán, Palín y Escuintla.³

El 7 de diciembre de ese mismo año, se constituyó la sociedad anónima Empresa Eléctrica de Guatemala, apareciendo como socios fundadores algunas personalidades de la sociedad guatemalteca, destacando la participación de algunos ciudadanos de origen Alemán. La construcción de la obra eléctrica e hidráulica, estuvo a cargo de la firma alemana Siemens y Halske. Inicialmente se instalaron generadores para producir 1,000 HP de fuerza. En 1916 la demanda que servía consistía en 25,300 focos de 16 bujías y 577 motores y aparatos con un total de 1,560 HP.

En 1918, el Gobierno de Guatemala intervino la Empresa Eléctrica del Sur. La Electric Gond & Share Co. EBASCO, consorcio de varias compañías norteamericanas dedicadas a la explotación del negocio de energía eléctrica en diversos países del mundo y que tenía su casa matriz en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos, arrendó las propiedades de la Empresa Eléctrica del Sur. Más tarde, compró las acciones de dicha empresa y de otras dos pequeñas que se llamaban Empresa del Alumbrado Eléctrico del Norte, que sólo suministraba servicio a la parte norte de la ciudad capital y la Empresa Eléctrica de Escuintla, además de extensas fincas en Palín y Escuintla.⁴

A principios de la década de 1920, el Gobierno de Guatemala vendió una considerable cantidad de acciones de la Empresa Eléctrica, pertenecientes a corporaciones o individuos

³ AGCA “Memoria de labores del Ministerio de Fomento”. Año 1894

⁴ <http://www.eegsa.com.php>

alemanes, como producto del proceso de incautación de bienes realizado en 1918 y 1919, como consecuencia de la derrota de los alemanes en la Primera Guerra Mundial, el precio de cada acción era de 1000 \$, es decir, un total de US\$495 mil.

En 1921, el representante de los propietarios de las acciones vendidas, entregó al Gobierno de Guatemala los títulos o declaraciones de cesión por 494 acciones contra pago de US\$494 mil que se tomaron, según se explica en la respectiva escritura, de lo pago anteriormente por Electric Bond & Share Co. Posteriormente, el Gobierno entregó a EBASCO los títulos de las acciones. En mayo de 1922, EBASCO obtuvo un contrato de 50 años. Entonces, comenzó a realizar un extenso programa de nuevas construcciones. Terminó la Planta San Luis, instaló otra en Escuintla (El Modelo) y una más en la Finca de El Zapote en la Ciudad de Guatemala. Se instaló un nuevo generador en la Planta Palín, construyó también una nueva línea de transmisión entre Palín y la Ciudad de Guatemala. Asimismo, reconstruyó totalmente los sistemas de distribución en las poblaciones en las que ofrecía el servicio. En 1925 la razón social de la empresa se instituye en Empresa Guatemalteca de Electricidad, Inc. Construyó en 1926 un nuevo edificio para sus oficinas administrativas (actual edificio de EEGSA) e introdujo el uso de los medidores eléctricos en los domicilios, promoviendo ampliamente el uso de aparatos eléctricos.

La Empresa Eléctrica del Sur, organizada por empresarios alemanes, prestaba el servicio de distribución de energía eléctrica a la capital. Esta compañía aprovechaba el caudal del río Michatoya en la planta hidroeléctrica de Palín, la que tenían dos unidades, con una capacidad instalada de 336 kw cada una. Dichas plantas operaron sólo dos décadas, hasta que, en 1916 les agregaron la planta Modelo, que tenía una capacidad de 160 kw. Posteriormente la empresa amplió el servicio a las poblaciones de Palín y Amatitlán.

A consecuencia del proceso de incautación de bienes de ciudadanos alemanes, por parte del Estado Guatemalteco en el marco de la Primera Guerra Mundial, en 1918 la Empresa Eléctrica del Sur fue nacionalizada, pasando a manos de inversionistas estadounidenses en por medio de un contrato de arrendamiento que fue aprobada por el gobierno en junio

de 1919 suscribiendo dos años después un contrato de concesión, en mayo de 1922 entre el Ministerio de Fomento y la Central American Power Co.⁵

En 1925, la Empresa Eléctrica de Guatemala modificó su razón social a Empresa Guatemalteca de Electricidad, Inc. En 1928, J.M. Cofiño & Co., que era propietaria de la Empresa Eléctrica de Antigua, negoció el contrato que tenía con el Gobierno de la República, en favor de la Empresa Guatemalteca de Electricidad, Inc.

En enero de 1938, el contrato concesión de la Empresa Guatemalteca de Electricidad, Inc. fue modificado en lo que se refiere a impuestos, no así en su área de servicio, y continuó distribuyendo energía eléctrica en los Departamentos de Guatemala, Escuintla y Sacatepéquez.

El 5 de octubre de 1939, por escritura No. 164 del Notario Alejandro Arenales Iriondo, la sociedad cambió de nombre y se llamó, como hasta la fecha se le conoce, Empresa Eléctrica de Guatemala, Sociedad Anónima.

Comunicaciones

Los servicios de telecomunicaciones en Guatemala tuvieron sus inicios con el servicio de telefonía en el año de 1881, entre la ciudad capital de Guatemala y la de Antigua Guatemala⁶. En 1884, el servicio se extendió a la ciudad de Quetzaltenango y en el año de 1890 se encontraba constituida la compañía privada Teléfonos de Guatemala, que posteriormente fuera intervenida por el Estado. Quedaron así establecidos la Dirección General de Teléfonos y el Proyecto Telefónico, introduciendo en 1927 los primeros teléfonos automáticos.

Desde 1926 inició sus operaciones la empresa extranjera Tropical Radio & Telephone Co., para prestar el servicio de comunicaciones internacionales; dicha empresa fue nacionalizada en 1966.

⁵ Memoria de Labores del Ministerio de Fomento. Año 1922.

⁶ Memoria de Labores del Ministerio de Fomento. Año 1881.

Las comunicaciones han sido determinantes en lo que se refiere al estímulo del desarrollo y el progreso de las naciones, gracias a que sus servicios han permitido que regiones lejanas y casi olvidadas, se comuniquen en forma inmediata ya sea por teléfono, radio o el telégrafo.

En Guatemala el telégrafo llegó a constituir un medio elemental en la vida del país, ya que era el único medio por el que se lograba comunicación con lugares lejanos y de difícil acceso, aparte de que no había otros medios más efectivos al servicio del público. Pero también no hay que olvidar que el telégrafo era clave para el control de los resultados electorales, lo que ya nos puede dar una idea un poco más seria de la importancia que se le dio al telégrafo, y como consecuencia de ello a los telegrafistas. En una comunidad de épocas pasadas el telegrafista era uno de los empleados públicos más importantes, ya que era indispensable su servicio, y de esa cuenta es que a los telegrafistas se les llegó a guardar mucho respeto y admiración. Sabiendo de esta realidad, los telegrafistas se organizaron en uno de los gremios de mayor respeto dentro de la administración pública, a tal extremo que contaban con una Escuela de Telegrafía en donde se preparó a mucha gente. Asimismo contaban con su asociación que fue una entidad gremial que prestó muchos servicios a todos sus asociados.

Promoción del Comercio

Las actividades de promoción del comercio, por parte del Ministerio Fomento se dividieron en dos grandes rubros; el comercio interno y el comercio externo.

Para el funcionamiento del comercio interno se reglamento la operación de buhoneros y mercaderes ambulantes que comerciaban con productos locales e importados.

En materia de comercio internacional para el intercambio comercial de la republica de Guatemala con los países industrializados, se formularon varias disposiciones tendientes a normar las movimientos lucrativos por medio de los llamados Códigos de Adunas y Agentes Viajeros.

El primer intento emprendido por parte de la institución heredera de las atribuciones del Consulado de Comercio, se efectuó en 1918 durante el gobierno de Manuel Estrada Cabrera, quién suscribió un tratado⁷ con el gobierno de los Estados Unidos de América, en un intento por fomentar las relaciones de intercambio entre los dos países, nombrando como plenipotenciarios para las negociaciones a don Joaquín Méndez, como enviado extraordinario y ministro plenipotenciario de Guatemala en los EE.UU. El, y el presidente de EE.UU. nombró a Robert Lansing, Secretario de Estado, quienes después de haberse comunicado mutuamente sus plenos poderes convinieron que los comerciantes fabricantes y demás mercaderes domiciliados dentro de la jurisdicción de una de las naciones contratantes podían actuar como viajeros, ya sea personalmente o por medio de agentes o empleados, dentro de la jurisdicción del otro país escribiente, mediante el pago de una patente única, que válida en todo el territorio, comprometiéndose a simplificar todos los procesos aduaneros, con la finalidad de evitar las demoras en el despacho de las mercancías.

En 1931 el gobierno Guatemala, suscribió un convenio relativo a tratamiento de agentes viajeros y sus muestras, con el gobierno del Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte, este acuerdo sirvió para que los agentes viajeros que representaban a personas, compañías o firmas que tenían negocios en Guatemala pudieran actuar en la Gran Bretaña y en Irlanda del Norte, operando amparados por la ley, por medio del pago de una patente, que permitía a los agentes viajeros importar y vender, sin necesidad de obtener una patente especial.

Promoción de la Cultura

Ministerio de Fomento, era la institución encargada de proporcionar a los habitantes de la república, principalmente a los residentes en la ciudad de Guatemala, espectáculos teatrales que eran presentados con la finalidad de educar por medio de formas alternativas a la población, tratando de presentar modelos que modificaran las costumbres y

⁷ Tratado sobre agentes viajeros, entre Guatemala y los Estados Unidos de América. 3 de diciembre de 1918.

corrigieran sus vicios, constituyendo una forma de estímulo de las actividades comerciales, por medio de la promoción de modelos de consumo que incitaban a la importación de artículos. El gobierno proporcionaba todas las facilidades posibles a las corporaciones o artistas particulares que solicitaran permisos para hacer uso de las instalaciones del Teatro Nacional, con el objeto de presentar veladas literarias o representaciones dramáticas y líricas. Las actividades artísticas fueron subvencionadas en parte por el Estado, un ejemplo de ello lo construye el subsidio acordado a favor de la Compañía de zarzuela de don Mariano Mateos, que puso en escena algunas piezas famosas de la época. Otro ejemplo es la concesión del Teatro para la temporada de 1881, además de una subvención de 28,000 pesos para traer desde Europa una compañía de ópera italiana.

Legislación Constitutiva Tocante al Ramo de Fomento

1871 – 1936

Decreto gubernativo número 14. Establece el Ministerio de Fomento. 24 de agosto de 1871.

Decreto gubernativo 1728. Artículo 5. Atribuciones de la Secretaría de Fomento. 24 de septiembre de 1935.

Decreto legislativo 1987. Artículo 28. Atribuciones de los Jefes Políticos en el Ramo de Fomento. 2 de junio de 1936.

Conclusión General

La trascendencia de los objetivos del Ministerio de Fomento, se debe en parte a que incluía entre sus facultades la protección y progreso del comercio, el mejoramiento de la agricultura, ganadería, artes, industria, obras públicas, líneas telegráficas, caminos, puentes, puertos y otros medios de comunicación. Su función no era competir con el sector privado en el área de servicios, ni tampoco influir directamente en sus actividades, sino más bien su labor consistía en incentivar y asistir para garantizar el éxito de sus empresas. Salvo en áreas como los medios de comunicación, que no lograban atraer suficientes inversiones de capital privado, o los telégrafos, sobre los que el gobierno, por

Dirección web: <http://historia.fcs.ucr.ac.cr/dialogos.htm>

(Página 51 de 52) p. 51

motivos estratégicos políticos, consideraba necesario mantener un control directo, asumiendo Fomento un papel abiertamente intervencionista, regulando profusamente las actividades en estos campos.